



Bonjour à tous,

### De nouveaux sponsors soutiennent le projet !

Déjà sponsors en 2010 pour le rallye Heroes Legend (de Paris à Dakar), les sociétés **Méditerranée Gastronomie** (78) et **SEDREE** (18) ont à nouveau confirmé leur aide cette année.

Un grand merci à ces « habitués » !

Les inscriptions au rallye sont ouvertes mais aucune information sur le parcours n'a encore été communiquée. Vous pouvez toutefois retrouver ici les communiqués de presse de l'Organisation JVD.  
<http://www.pharaonsrally.com/fr/presse/communiques-de-presse/>

Amicalement,



Frédéric Millet  
06 81 08 43 00  
[www.desertica.fr](http://www.desertica.fr)  
[www.pharaonsrally.com](http://www.pharaonsrally.com)



## Les sponsors

	<p><i>Activité de mécanique générale et de mécanique de précision. La société PRIME est située dans les Vosges (La Bresse)</i></p>
<p><b>BEUCHOT MOTO</b></p>	<p><i>Mécanicien spécialisé moto. Thierry a refait le moteur de la moto en y mettant tout son cœur et surtout son talent. La société Beuchot Moto est située dans les Vosges (Eloyes).</i></p>
	<p><i>Concessionnaire moto, spécialisé tout terrain. La société Moto-Store est située dans les Vosges (Eloyes).</i></p>
	<p><i>Conception et création de pièces de haute technologie à destination de la compétition moto. Le système « Twin Flex » est un brevet de la société STEF3. Elle est installée à dans les Vosges (Thaon-les-Vosges).</i></p>
	<p><i>Société Européenne De Recouvrement Et d'Encaissement (Bourges).</i></p>
	<p><i>Méditerranée Gastronomie, traiteur de spécialités italiennes à Saint Germain en Laye (78).</i></p>

## Mars 2011: Reconstruction de la moto

Petit à petit la moto va reprendre forme.

Amortisseur, réservoirs arrière, tout l'arrière de la moto est remonté. Comme il s'agit d'une moto d'enduro transformée pour une utilisation en rallye raid, beaucoup de pièces sont « rapportées ». Le remontage doit donc être soigné.

L'installation des réservoirs arrière doit être particulièrement surveillée car en cas de frottement avec la roue ou la chaîne, les dégâts sont vite importants et pas toujours faciles à réparer sur le bivouac.



Rapidement les pièces principales retrouvent leur place. Après l'arrière, l'avant est également refait et la moto retrouve son allure générale.



A gauche est installée la **commande** (rouge) du **lecteur de « road-book »** pour le défilement avant/arrière du road-book en papier donné chaque soir au bivouac pour l'étape du lendemain.

*En bleu les changements de direction, en rouge les dangers.*

*En moto, pas le temps de prendre le reste en compte ...*

*« Au km 154 et 990 mètres, suivre l'embranchement gauche de la piste. »*



Au milieu, **le lecteur de road-book**. Juste au dessus à gauche, un « **trip master** » (gris), compteur kilométrique qui indique principalement les distances parcourues à la dizaine de mètres près (oui, 10 m...), la vitesse et l'heure. Ce compteur présente la particularité de pouvoir être réajusté (en plus ou en moins), voire d'être remis à zéro. Cela permet de se « recalcr » sur les distances annoncées par le road-book.

Au dessus à droite du lecteur de road-book, **un répéteur de CAP**. Quelque fois, le road-book se contente de préciser : « rouler 20 kms au CAP 175° ». Il est alors pratique de rouler en ne surveillant que cet équipement tout en corrigeant sa trajectoire en cas de dérive... Il arrive que la navigation dans le désert et sur la mer se ressemblent.

En dessous du lecteur de road-book, un deuxième trip master (gris). Celui-ci n'est pas indispensable. Il n'est là qu'au cas où le premier tomberait en panne. Il affiche donc généralement l'heure (ou la vitesse).

Enfin, coté gauche et droite du guidon, deux **télécommandes grises** avec des boutons ronds/noirs pour commander l'affichage des trip masters. Egalement (bouton rouge), le coupe circuit (moteur off) et le démarreur.

Bien sûr, **le petit Panda** qui m'accompagne !

Une évolution cette année. La société **Prime** (La Bresse) a réalisé sur mesure des **pontets** en aluminium pour rehausser le guidon. Cela sera d'un grand confort pour les épaules et le dos.



De plus, je peux ainsi ajouter un **amortisseur de direction**. L'amortisseur évite le guidonnage dans le sable. C'est moins de fatigue due à la force déployée pour contenir le guidon.

**L'électricité** devra aussi être revue car l'équipement de navigation et de sécurité obligatoire sur le rallye des Pharaons diffère de celui du rallye Heroes Legend.



Enfin, **le garde boue** avant est réinstallé avec les 2 câbles capteurs des trip-masters et la durite de frein.

Une petite idée de la couleur future de la moto ?

